Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/3795

17. 03. 80

Sachgebiet 9500

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt

A. Zielsetzung

Der Entwurf bezweckt die Anpassung des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt an die Erfordernisse der rechtlichen und tatsächlichen Entwicklung. Durch die Gesetzesänderung sollen diese Aufgaben, soweit erforderlich, neu definiert und für sie zeitgemäße Rechtsgrundlagen geschaffen werden. Das gilt insbesondere für die Festsetzung und Erhebung von Schiffahrtsabgaben und für die Erlaubnis zur Fahrt auf den Bundeswasserstraßen.

B. Lösung

Die Festsetzung und Erhebung von Schiffahrtsabgaben und die Erteilung der Erlaubnis zur Fahrt auf Bundeswasserstraßen werden als Aufgabe des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt in das Gesetz aufgenommen. Daneben werden Belange des Umweltschutzes, des Arbeits- und Gesundheitsschutzes, soweit sie von der Binnenschiffahrt initiiert werden und somit zum Sachbereich „Binnenschiffahrt" gehören, geregelt. Weiterhin wird der Bund zur Regelung des Verhaltens der Beteiligten nach einem Verkehrsunfall auf den Bundeswasserstraßen ermächtigt.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

keine

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (0 22 21) 36 35 51

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (34) – 930 00 – Bi 6/80

Bonn, den 17. März 1980

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 482. Sitzung am 8. Februar 1980 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Schmidt

Anlage 1

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9500-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch § 13 Abs. 2 des Gesetzes vom 6. August 1975 (BGBl. I S. 2121), wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift des Gesetzes wird um folgenden Klammerzusatz ergänzt:

   „(Binnenschiffahrtsaufgabengesetz — BinSchAufgG —)"

2. § 1 wird wie folgt geändert:

   a) § 1 erhält folgende Überschrift:

      „Aufgaben des Bundes".

   b) Absatz 1 Nr. 2 und 4 werden durch folgende Nummern 2 bis 5 ersetzt:

      „2. die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie die Verhütung der von der Schiffahrt ausgehenden Gefahren einschließlich solcher für das Wasser (Schiffahrtspolizei) auf den Bundeswasserstraßen,

      3. die Verhütung schädlicher Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, die von der Schiffahrt auf Bundeswasserstraßen ausgehen,

      4. die Abwehr von Gefahren für Leben und Gesundheit sowie die Sicherung einer angemessenen Unterbringung der auf den Bundeswasserstraßen an Bord befindlichen Personen,

      5. die Erteilung von Befähigungsnachweisen und von Bescheinigungen über Bau, Ausrüstung, Besetzung und Betrieb der Wasserfahrzeuge, Schwimmkörper und schwimmenden Anlagen auf den Bundeswasserstraßen,".

   c) Absatz 1 Nr. 3 wird Nummer 6.

   d) Nach Absatz 1 Nr. 6 werden folgende Nummern 7 und 8 eingefügt:

      „7. die Erteilung der Erlaubnis zur Fahrt auf den Bundeswasserstraßen für Wasserfahrzeuge, Schwimmkörper und schwimmende Anlagen,

      8. die Festsetzung und Erhebung von Benutzungsgebühren (Schiffahrtsabgaben) für das Befahren der Bundeswasserstraßen und für die Inanspruchnahme der bundeseigenen Schiffahrtsanlagen (§ 1 Abs. 4 Nr. 1 des Bundeswasserstraßengesetzes) durch Wasserfahrzeuge, Schwimmkörper und schwimmende Anlagen."

   e) Dem Absatz 1 wird folgender Satz 2 angefügt:

      „Die schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben nach den Nummern 2 bis 5 obliegen dem Bund nach Maßgabe einer Vereinbarung mit den Ländern."

   f) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 eingefügt:

      „(2) Zuständig für die Verwaltungsaufgaben sind die Behörden der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes. Sie treffen nach pflichtgemäßem Ermessen die notwendigen Maßnahmen zur Abwehr und Verhütung von Gefahren sowie zur Verhütung schädlicher Umwelteinwirkungen."

   g) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3.

3. § 2 wird durch folgende §§ 2 und 2 a ersetzt:

„§ 2

Erlaubnis zur Fahrt

(1) Das Befahren der Bundeswasserstraßen, außer mit Sportfahrzeugen, ist erlaubnispflichtig, wenn das Wasserfahrzeug, der Schwimmkörper oder die schwimmende Anlage,

1. nicht in einem Schiffsregister im Geltungsbereich dieses Gesetzes eingetragen ist,
2. einer natürlichen Person gehört, die nicht Deutscher im Sinne des Grundgesetzes ist oder ihren Wohnsitz nicht im Geltungsbereich dieses Gesetzes hat, oder
3. einer juristischen Person oder Personenvereinigung gehört, die ihren Sitz nicht im Geltungsbereich dieses Gesetzes hat. Das gleiche gilt trotz eines Sitzes im Geltungsbereich dieses Gesetzes, wenn Personen, die unmittelbar oder mittelbar über die willensbestimmende Mehrheit der Anteile, des Kapitals oder der Stimmrechte verfügen, entweder

a) natürliche Personen, die nicht Deutsche im Sinne des Grundgesetzes oder

b) natürliche Personen ohne Wohnsitz im Geltungsbereich dieses Gesetzes oder

c) juristische Personen oder Personenvereinigungen ohne Sitz im Geltungsbereich dieses Gesetzes

sind.

Das gilt auch für den Ausrüster, der das Befahren der Bundeswasserstraße veranlaßt.

(2) Der Erlaubnis bedarf es nicht, soweit sich dies aus zwischenstaatlichen Vereinbarungen, insbesondere aus der Revidierten Rheinschiffahrtsakte und dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft oder aus Rechtsvorschriften zwischenstaatlicher Einrichtungen, denen der Bund nach Artikel 24 des Grundgesetzes Hoheitsrechte übertragen hat, ergibt.

(3) Über die Erlaubnis entscheidet auf schriftlichen Antrag der Bundesminster für Verkehr. Die Erlaubnis kann auf einzelne Verkehrsarten beschränkt und mit Nebenbestimmungen versehen werden. Sie kann versagt werden, soweit die Gegenseitigkeit nicht gewährleistet ist oder das Befahren erhebliche Belange der Bundesrepublik Deutschland beeinträchtigt. Der Bundesminister für Verkehr kann die Befugnis zur Erteilung der Erlaubnis auf die Behörden der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes übertragen.

§ 2a

Schiffahrtsabgaben

(1) Für das Befahren der in der Anlage aufgeführten Bundeswasserstraßen und für die Inanspruchnahme bundeseigener Schiffahrtsanlagen werden Schiffahrtsabgaben erhoben, soweit sich aus den in § 2 Abs. 2 aufgeführten Vereinbarungen und Rechtsvorschriften nichts anderes ergibt. § 13 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschiffahrt bleibt unberührt.

(2) Abgabenfrei sind Fahrten von bundes- oder landeseigenen Wasserfahrzeugen, Schwimmkörpern und schwimmenden Anlagen, die Zwecken der Aufsicht oder des Wasserbaus dienen, und Güterbeförderungen für Rechnung des Bundes, soweit die beförderten Güter zur Unterhaltung der Bundeswasserstraßen oder bundeseigener Schiffahrtsanlagen bestimmt sind. Unter denselben Voraussetzungen und in demselben Umfang ist auch die Inanspruchnahme bundeseigener Schiffahrtsanlagen abgabenfrei.

(3) Abgabengläubiger ist der Bund. Abgabenschuldner sind die Haupt- und Unterfrachtführer sowie die Eigentümer der Wasserfahrzeuge, Schwimmkörper oder schwimmenden Anlagen; sie haften als Gesamtschuldner. Die Abgabenschuldner oder die von ihnen eingesetzten Schiffsführer haben den Behörden der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes alle zur Berechnung und Erhebung der Abgaben erforderlichen Angaben zu machen und auf Verlangen deren Richtigkeit nachzuweisen.

(4) Ist für das Befahren eine Abgabe zu entrichten, so darf nicht weiter als bis zur ersten Hebestelle gefahren werden, ohne daß die Abgabe entrichtet oder ihre Entrichtung sichergestellt ist. Für die Inanspruchnahme bundeseigener Schiffahrtsanlagen gilt Satz 1 entsprechend.

(5) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen und dem Bundesminister für Wirtschaft sowie nach Anhörung der beteiligten Länder

1. von der Abgabepflicht auszunehmen
   a) Bundeswasserstraßen und bundeseigene Schiffahrtsanlagen, bei denen das zu erwartende Aufkommen an Abgaben nicht mehr in angemessenem Verhältnis zu dem Verwaltungsaufwand des Erhebens steht,
   b) behördlich angeordnete Fahrten und Inanspruchnahmen bundeseigener Schiffahrtsanlagen,
   c) Fahrten und Beförderungen, die im Rahmen des Gesamtverkehrs nicht ins Gewicht fallen,
2. die Abgabepflicht auf in der Anlage nicht aufgeführte Bundeswasserstraßen auszudehnen,
   a) die nach Neu- oder Ausbau zum Verkehr freigegeben werden oder
   b) wenn die auf sie entfallenden und der Schiffahrt zurechenbaren Ausgaben im Verhältnis zur Summe der entsprechenden Ausgaben für alle Bundeswasserstraßen, für die eine Abgabepflicht besteht, nicht mehr unbedeutend sind,
3. die Fälligkeit, das Erhebungsverfahren, die Erstattung überzahlter Abgaben und den Erlaß aus Billigkeitsgründen zu regeln und
4. die Höhe der Abgaben festzusetzen.

(6) Die Abgabensätze sind so zu bemessen, daß sie sowohl einer optimalen Nutzung der Bundeswasserstraßen und bundeseigenen Schiffahrtsanlagen als auch dem Ziel der Wegekostendeckung Rechnung tragen. Bemessungsgrundlage sind Art und Größe des Wasserfahrzeugs, des Schwimmkörpers oder der schwimmenden Anlage, Art und Gewicht der Ladung und Umfang der Benutzung. Das Aufkommen der Abgaben darf höchstens die der Schiffahrt zurechenbaren Ausgaben einschließlich derjenigen für Betrieb, Unterhaltung und Verwaltung der Bundeswasserstraßen und bundeseigenen Schiffahrtsanlagen, für die eine Abgabepflicht besteht, decken."

4. Die §§ 3 bis 3 b werden durch folgende §§ 3 bis 3 c ersetzt:

„§ 3

Rechtsverordnungen

(1) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, im Rahmen des § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 5 Rechtsverordnungen zu erlassen über

1. das Verhalten im Verkehr, einschließlich das Verhalten der Beteiligten nach einem Verkehrsunfall, das geboten ist, um
   a) den Verkehr zu sichern und Verletzten zu helfen,
   b) zur Klärung und Sicherung zivilrechtlicher Ansprüche die Art der Beteiligung festzustellen und
   c) Haftpflichtansprüche geltend machen zu können,
2. die Anforderungen an
   a) Bau, Einrichtung, Ausrüstung, Betrieb, Kennzeichnung und Freibord der Wasserfahrzeuge, Schwimmkörper und schwimmenden Anlagen,
   b) die auf Wasserfahrzeugen, Schwimmkörpern und schwimmenden Anlagen einzubauenden oder zu verwendenden Anlagen, Instrumente und Geräte,

   dabei können Emissionsgrenzwerte unter Berücksichtigung der technischen Entwicklung auch für einen Zeitraum nach Inkrafttreten der Rechtsverordnung festgesetzt werden,
3. die Anforderungen an die Funkausrüstung, den Funkwachdienst, den Funkbetrieb, die Funknavigationseinrichtungen sowie die Führung von Funktagebüchern an Bord von Wasserfahrzeugen und an Land,
4. die Anforderungen an die Besetzung der Wasserfahrzeuge und Schwimmkörper nach Anzahl und Befähigung der Besatzungsmitglieder,
5. die Anforderungen an die Befähigung und Eignung der Besatzungsmitglieder,
6. die Anforderungen an die Befähigung und Eignung der Binnenlotsen sowie die Ausübung ihrer Tätigkeit,
7. die Voraussetzungen für die Tätigkeit der Besatzungsmitglieder an Bord auch unter Berücksichtigung von Berufsausbildung und Arbeitsschutz.

(2) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung das technische Verfahren der Schiffseichung (Schiffsvermessung), die Erteilung der erforderlichen Zeugnisse und die Mitwirkung der Eigentümer der Wasserfahrzeuge zu regeln.

(3) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 1 und 2 werden vom Bundesminister für Verkehr und Bundesminister des Innern gemeinsam erlassen, soweit sie Vorschriften zur Verhütung von der Schiffahrt ausgehender schädlicher Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes enthalten. Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 1 bedürfen des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, soweit sie Vorschriften zum Schutz von Natur und Landschaft im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes enthalten. Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 2, 4 und 7 bedürfen des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung. Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 2 bedürfen, soweit sie den über den Arbeitsschutz hinausgehenden Gesundheitsschutz (§ 1 Abs. 1 Nr. 4) berühren, auch des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit. Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 3 bedürfen des Einvernehmens mit dem Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen.

(4) In den Rechtsverordnungen nach den Absätzen 1 und 2 kann auch geregelt werden, wie die Erfüllung der Anforderungen und Voraussetzungen nachzuweisen ist, auf Grund welcher Untersuchungs- oder Prüfungsergebnisse und in welchem Verfahren eine Urkunde hierüber erteilt wird, sowie unter welchen Voraussetzungen und in welchem Verfahren wegen mangelnder körperlicher, geistiger oder charakterlicher Eignung des Inhabers oder wegen technischer Mängel des Wasserfahrzeugs eine Urkunde entzogen werden kann.

(5) Die Ermächtigungen nach Absatz 1 Nr. 2 bis 7 erstrecken sich nicht auf

a) Wasserfahrzeuge, Schwimmkörper und schwimmende Anlagen der Bundeswehr,
b) Überwachungsbedürftige Anlagen im Sinne des § 24 der Gewerbeordnung; die Ermächtigung erstreckt sich jedoch auf die Arten von Druckbehältern und Druckgasbehältern, für die eine Verordnung nach § 24 der Gewerbeordnung nicht erlassen ist.

§ 3 a

Beleihung von juristischen Personen

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung juristische Personen des privaten Rechts mit der Wahrnehmung der in Satz 2 bezeichneten Verwaltungsaufgaben zu beauftragen, wenn die juristischen Personen dem zustimmen und nach Satzung und Verhalten hinreichende Gewähr für die Erfüllung der Aufgaben bieten. Das gilt für die Untersuchung von Sportfahrzeugen, ihre Zulassung zum Verkehr, die Zuteilung der Kennzeichen und Identitätsnachweise, ihre Registrierung, sowie für eine Bestätigung, daß eine Person einen gültigen Nachweis ihrer Befähigung zum Führen eines Wasserfahrzeugs besitzt. Im Rahmen des Auftrags unterstehen die juristischen Personen der

Rechts- und Fachaufsicht des Bundesministers für Verkehr.

§ 3b

Binnenlotsen

(1) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Benehmen mit den beteiligten Ländern und nach Anhörung der beteiligten Verbände der Binnenschiffahrt sowie von Vertretern der beteiligten Lotsen die Entgelte für die Leistungen der Binnenlotsen in angemessener Höhe festzusetzen.

(2) Soweit und solange ein Lotstarif nach Absatz 1 in Kraft ist, dürfen andere als die darin festgesetzten Entgelte weder versprochen, noch gefordert, noch angenommen werden.

(3) § 34 Abs. 5 der Gewerbeordnung ist auf das Lotswesen auf Bundeswasserstraßen nicht anzuwenden.

§ 3c

Übertragungsermächtigung

(1) Die Ermächtigungen nach § 3 Abs. 1 und § 3b Abs. 1 können durch Rechtsverordnung auf die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen übertragen werden.

Hierzu werden ermächtigt

1. im Falle des § 3 Abs. 1 Nr. 1 und 2 in Verbindung mit Absatz 3 Satz 1 der Bundesminister für Verkehr und der Bundesminister des Innern gemeinsam,
2. in den übrigen Fällen der Bundesminister für Verkehr, der des Einvernehmens mit anderen Bundesministern insoweit bedarf, als es für das Gebrauchmachen von der zu übertragenden Ermächtigung erforderlich wäre.

Die Befugnisse können einer Wasser- und Schiffahrtsdirektion für den Bezirk mehrerer Wasser- und Schiffahrtsdirektionen übertragen werden.

(2) Beteiligungspflichten in Form des Benehmens oder der Anhörung, die in einer übertragbaren Ermächtigung vorgesehen sind, gehen mit deren Übertragung auf die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen über, soweit die übertragende Rechtsverordnung nichts anderes bestimmt."

5. § 4 wird durch folgenden neuen § 4 ersetzt:

„§ 4

Kosten

(1) Für Amtshandlungen nach den §§ 1 und 2 und den auf Grund des § 3 Abs. 1 und 2 erlassenen Rechtsverordnungen werden Kosten (Gebühren und Auslagen) erhoben.

(2) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen durch Rechtsverordnung die Gebühren für die einzelnen Amtshandlungen im Sinne des Absatzes 1 zu bestimmen und dabei feste Sätze oder Rahmensätze vorzusehen. Soweit es sich um Gebühren für Amtshandlungen auf Grund einer Rechtsverordnung nach § 3 Abs. 1 Nr. 3 handelt, bedarf der Bundesminister für Verkehr auch des Einvernehmens mit dem Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen. Die Gebührensätze sind so zu bemessen, daß der mit den Amtshandlungen verbundene Personal- und Sachaufwand gedeckt wird; bei begünstigenden Amtshandlungen kann daneben die Bedeutung, der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen für den Gebührenschuldner angemessen berücksichtigt werden."

6. § 5 erhält die Überschrift „Hamburger Hafen" und wird wie folgt geändert:

   a) In Satz 1 werden die Worte „§ 1 Abs. 1 Nr. 2" durch die Worte „§ 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 bis 5" ersetzt.

   b) Satz 2 erhält folgende Fassung:

   „Seine Maßnahmen erstrecken sich im übrigen nicht auf Wasserfahrzeuge, Schwimmkörper und schwimmende Anlagen, die ausschließlich zur Verwendung im Hamburger Hafen bestimmt sind, auf die Führung und Besetzung solcher Fahrzeuge sowie auf Hafenlotsen."

7. § 6 wird durch folgenden neuen § 6 ersetzt:

„§ 6

Überwachungsbefugnis

(1) Zur Durchführung der Aufgaben nach § 1 Abs. 1 können die damit betrauten Personen Wasserfahrzeuge, Schwimmkörper und schwimmende Anlagen und deren Betriebs- und Geschäftsräume sowie die zur Herstellung von Anlagen, Instrumenten und Geräten für den Schiffsbetrieb dienenden Betriebs- und Geschäftsräume betreten und Prüfungen vornehmen. Außerhalb der Betriebs- und Geschäftszeiten und hinsichtlich der Räume, die zugleich Wohnzwecken dienen, dürfen diese Befugnisse nur zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung ausgeübt werden; insoweit wird das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) eingeschränkt.

(2) Der Eigentümer und der Führer eines Wasserfahrzeugs und der sonst für die Sicherheit Verantwortliche sowie der Hersteller der Anlagen, Instrumente und Geräte für den Schiffsbetrieb sind verpflichtet, den mit der Überwachung betrauten Personen die Maßnahmen nach Absatz 1 zu gestatten, die bei der Überprüfung benötigten Arbeitskräfte und Hilfsmittel bereitzustellen sowie die Auskünfte zu er-

teilen und die Unterlagen vorzulegen, die zur Erfüllung der genannten Aufgaben erforderlich sind."

8. § 7 erhält folgende Fassung:

„§ 7

Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 2 Abs. 1 eine Bundeswasserstraße ohne Erlaubnis befährt oder einer nach § 2 Abs. 3 Satz 2 erteilten vollziehbaren Auflage der Erlaubnis zuwiderhandelt,
2. entgegen § 2 a Abs. 3 Satz 3 die zur Berechnung und Erhebung der Schiffahrtsabgaben erforderlichen Angaben nicht macht oder deren Richtigkeit nicht nachweist,
3. entgegen § 2 a Abs. 4 eine Bundeswasserstraße befährt oder eine bundeseigene Schiffahrtsanlage benutzt, ohne daß die Schiffahrtsabgabe entrichtet oder deren Entrichtung sichergestellt ist,
4. einer nach § 3 erlassenen Rechtsverordnung oder einer auf Grund einer solchen Rechtsverordnung ergangenen vollziehbaren Anordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,
5. als Binnenlotse entgegen § 3 b Abs. 2 andere als die festgesetzten Entgelte fordert oder annimmt,
6. entgegen § 6 Abs. 2 den mit der Überwachung betrauten Personen das Betreten des Wasserfahrzeugs, des Schwimmkörpers, der schwimmenden Anlage oder der Betriebs- oder Geschäftsräume oder die Vornahme einer Prüfung nicht gestattet, Arbeitskräfte oder Hilfsmittel nicht bereitstellt, Auskünfte nicht erteilt oder Unterlagen nicht vorlegt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 Nr. 1 bis 3 kann mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Deutsche Mark, die Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 Nr. 4 bis 6 mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark geahndet werden. Bei Zuwiderhandlungen gegen die von den Rheinuferstaaten oder den Moseluferstaaten gleichlautend erlassenen schiffahrtspolizeilichen Vorschriften und die auf Grund solcher Vorschriften ergangenen vollziehbaren Anordnungen gilt für die Höhe der Geldbuße der Rahmen des Artikels 32 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte."

9. § 7 b Abs. 1 und 2 wird § 7 Abs. 3 und 4.

10. Die §§ 7 a und 7 b Abs. 3 werden gestrichen.

11. § 9 erhält folgende Fassung:

„§ 9

Elbschifferzeugnisse

Die Verordnung über Elbschifferzeugnisse vom 2. Juli 1926 (RGBl. II S. 364), geändert durch Artikel 1 Nr. 25 der Verordnung vom 19. Dezember 1975 (BGBl. 1976 I S. 9), gilt als auf Grund des § 3 Abs. 1 erlassen."

12. § 10 erhält folgende Fassung:

„§ 10

Übergangsregelung

Die §§ 5 bis 9 des Preußischen Gesetzes vom 17. März 1870, betreffend die Ausführung der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 (Preußische Gesetzsammlung S. 187) und die §§ 10 bis 20 des Preußischen Regulativs vom 23. März 1870, betreffend die Ausführung der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 (Amtsblatt der Regierung Wiesbaden S. 169) treten mit dem Tage außer Kraft, an dem sie durch Rechtsverordnungen aufgehoben werden, die der Bundesminister für Verkehr auf Grund des § 3 Abs. 1 Nr. 6 erläßt."

Artikel 2

Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

§ 38 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721, 1193), zuletzt geändert durch Artikel 45 des Gesetzes vom 14. Dezember 1976 (BGBl. I S. 3341), wird wie folgt geändert:

1. In Satz 1 werden nach dem Wort „Wasserfahrzeuge" die Worte „sowie Schwimmkörper und schwimmende Anlagen" eingefügt.
2. In Satz 3 werden die Worte „§ 70 Abs. 1 bis 5" durch die Worte „§ 70 Abs. 1 bis 3 und 5 dieses Gesetzes sowie auf Grund der in § 3 Abs. 1 Nr. 1 und 2 in Verbindung mit Absatz 3 Satz 1 des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes" ersetzt.

Artikel 3

Änderung des Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt

Das Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4103 — 1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 287 Nr. 18 des Gesetzes vom 2. März 1974 (BGBl. I S. 469), wird wie folgt geändert:

1. Der Überschrift wird folgender Klammerzusatz angefügt:

   „(Binnenschiffahrtsgesetz — BinSchG)".

2. § 29 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Mit dem auf die Anzeige der Ladebereitschaft folgenden Tag beginnt die Ladezeit; ist Verzicht auf die vorherige Anzeige der Ladebereitschaft vereinbart, so beginnt die Ladezeit bei Vorlage des ladebereiten Schiffes."

b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Benehmen mit den beteiligten Ländern zur Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten in den Häfen sowie unter Berücksichtigung der Erfordernisse eines beschleunigten Verkehrsablaufs und des jeweiligen technischen Fortschritts für den Ladetag einen kürzeren Zeitraum als den Kalendertag sowie den Beginn und das Ende dieses Ladetages festzusetzen."

3. § 30 erhält folgende Fassung:

„§ 30

(1) Wenn der Absender die Ladung nicht so zeitig liefert, daß die Beladung innerhalb der Ladezeit vollendet werden kann, so gebührt dem Frachtführer ein Liegegeld.

(2) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung unter Berücksichtigung des jeweiligen technischen Fortschritts beim Güterumschlag und der Erfordernisse eines beschleunigten Verkehrsablaufs zu bestimmen, ob und inwieweit für die über die Ladezeit hinausgehende, tatsächlich in Anspruch genommene Zeit das Liegegeld anteilig zu gewähren ist."

4. § 32 erhält folgende Fassung:

„§ 32

Die nach § 29 Abs. 1 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom Bundesminister für Verkehr genehmigten und als Rechtsverordnung erlassenen Beschlüsse der Frachtenausschüsse gelten hinsichtlich der Liegegelder auch für die dem genannten Gesetz nicht unterliegenden Beförderungen, soweit nichts anderes vereinbart ist."

5. § 48 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Mit dem auf die Anzeige der Löschbereitschaft folgenden Tag beginnt die Löschzeit; ist Verzicht auf die vorherige Anzeige der Löschbereitschaft vereinbart, so beginnt die Löschzeit mit Vorlage des löschbereiten Schiffes."

b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) § 29 Abs. 4 gilt entsprechend für die Bestimmung des Löschtages."

6. § 42 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Wenn der Empfänger die Ladung nicht bis zum Ablaufe der Löschzeit abnimmt, so gebührt dem Frachtführer ein Liegegeld. § 30 Abs. 2 gilt entsprechend."

Artikel 4

Änderung des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr

Dem § 21 Abs. 1 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Januar 1969 (BGBl. I S. 65), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25. Juni 1979 (BGBl. I S. 822), wird folgender Satz 2 angefügt:

„Des weiteren setzen die Frachtenausschüsse Liegegelder fest sowie die den Entgelten nach Satz 1 zugrunde liegenden Lade- und Löschzeiten; die Lade- und Löschzeiten dürfen die gesetzlich festgesetzten Zeiten nicht überschreiten."

Artikel 5

Änderung des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschiffahrt

Das Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschiffahrt in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juni 1977 (BGBl. I S. 1314), geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 10. Mai 1978 (BGBl. I S. 613), wird wie folgt geändert:

1. § 8 erhält folgende Fassung:

„§ 8

(1) Zur Durchführung der Aufgaben nach § 1 Nr. 1 bis 4 und § 2 können die damit betrauten Personen seegängige Wasserfahrzeuge und deren Betriebs- und Geschäftsräume sowie die zur Herstellung von Anlagen, Instrumenten und Geräten für den Schiffsbetrieb dienenden Betriebs- und Geschäftsräume betreten und Prüfungen vornehmen. Außerhalb der Betriebs- und Geschäftszeiten und hinsichtlich der Räume, die zugleich Wohnzwecken dienen, dürfen diese Befugnisse nur zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung ausgeübt werden; insoweit wird das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) eingeschränkt.

(2) Der Eigentümer und der Führer eines seegängigen Wasserfahrzeugs und der sonst für die Sicherheit Verantwortliche sowie der Hersteller der Anlagen, Instrumente und Geräte für den

Schiffsbetrieb sind verpflichtet, den mit der Überwachung betrauten Personen die Maßnahmen nach Absatz 1 zu gestatten, die bei der Überprüfung benötigten Arbeitskräfte und Hilfsmittel bereitzustellen sowie die Auskünfte zu erteilen und die Unterlagen vorzulegen, die zur Erfüllung der genannten Aufgaben erforderlich sind."

2. § 15 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 Nr. 1 erhält folgende Fassung:

      „1. als Eigentümer oder Führer eines seegängigen Wasserfahrzeugs oder sonst für die Sicherheit Verantwortlicher oder als Hersteller entgegen § 8 Abs. 2 den mit der Überwachung betrauten Personen das Betreten des Wasserfahrzeugs oder der Betriebs- oder Geschäftsräume oder die Vornahme einer Prüfung nicht gestattet, Arbeitskräfte oder Hilfsmittel nicht bereitstellt, Auskünfte nicht erteilt oder Unterlagen nicht vorlegt;".

   b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

      „(2) Die Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 kann mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark geahndet werden."

Artikel 6

Neufassung des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes

Der Bundesminister für Verkehr kann den Wortlaut des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen. Bei Neubekanntmachung erhält § 8 die Überschrift „Länderfachausschuß" und § 11 die Überschrift „Berlin-Klausel".

Artikel 7

Außerkrafttreten von Vorschriften

Die Artikel II und III des Gesetzes betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben vom 24. Dezember 1911 (RGBl. S. 1137) werden aufgehoben.

Artikel 8

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 9

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden zweiten Kalendermonats in Kraft.

Anlage



zu § 2 a Abs. 1 des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes

Verzeichnis der Bundeswasserstraßen, auf denen Schiffahrtsabgaben erhoben werden

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Wasserstraße	
1	Aller	*von Verden (km 6,63) bis zu ihrer Einmündung in die Weser (Weser-km 326,30);*
2	Diemeltalsperre	
3	Edertalsperre	
4	Ems-Jade-Kanal	zwischen Schleusen Mariensiel und Wilhelmshaven;
5	Donau	von Kelheim (km 2415) bis Einmündung des Schleusenkanals der Schleuse Regensburg in den Regen (km 2379);
6	Dortmund-Ems-Kanal (DEK)	von Dortmund (km 1,44) bis Schleuse Herbrum (km 212,66);
7	Elbe-Lübeck-Kanal (ELK)	von der Abzweigung aus der Kanaltrave (km 0 ELK/Kanaltrave) bis zur Schleuse Lauenburg (ELK-km 59,89);
8	Elbe-Seiten-Kanal (ESK)	von seiner Abzweigung aus dem Mittellandkanal bei Edesbüttel (MLK-km 233,65) bis zur Einmündung in die Elbe bei Artlenburg (Elbe-km 573);
9	Fulda	von Kassel (km 0) bis Hannoversch-Münden (km 27);
10	Ilmenau	von der Elbe bis Abtsmühle zu Lüneburg;
11	Küstenkanal mit der Hunte	von 200 m unterhalb der Amalienbrücke in Oldenburg bis zu seiner Einmündung in den Dortmund-Ems-Kanal bei Dörpen (DEK-km 202,57);
12	Lahn	vom Rhein bis Steeden (km 88);
13	Main	vom Rhein bis Regnitzmündung (km 384);
14	Main-Donau-Kanal	von der Regnitzmündung (Main-km 384) bis Hafen Nürnberg (Kanal-km 73);
15	Mittellandkanal (MLK)	von seiner Abzweigung vom Dortmund-Ems-Kanal bei Bergeshövede (DEK-km 108,35) bis Rühen (MLK-km 258, 656) nebst Zweigkanälen nach Osnabrück, Minden (mit zwei Weserabstiegen), Hannover-Linden (mit Leineabstieg und vertiefter Ihme), Misburg, Hildesheim und Salzgitter;
16	Weser	von der Abzweigung des Mindener Südabstiegs des Mittellandkanals (km 204,45) bis zur Bremer Weserschleuse in Hemelingen (km 362) nebst Schleusenkanälen;
17	Neckar	vom Rhein bis Plochingen (km 201);
18	Rhein-Herne-Kanal (RHK)	von seiner Abzweigung aus dem Duisburg-Ruhrorter Hafen (km 0,16) bis zur Einmündung in den Dortmund-Ems-Kanal, dem Verbindungskanal vom Rhein-Herne-Kanal (km 1,73) zur Ruhr (Ruhr-km 4,34);
19	Ruhr	vom Rhein bis zur Alten Schleuse in Mülheim (Ruhr);
20	Spoykanal	von der Schleuse Brienen bis Hafen Kleve;
21	Wesel-Datteln-Kanal (WDK)	vom Rhein bis zur Einmündung in den Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln (DEK-km 21,32).

Begründung

A. Allgemeine Bemerkungen

Der Entwurf bezweckt die Anpassung des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt an die Erfordernisse der rechtlichen und tatsächlichen Entwicklung. Er stützt sich mit seinem wesentlichen Inhalt auf die konkurrierenden Gesetzgebungskompetenzen des Bundes für das Sachgebiet „Binnenschiffahrt" (Artikel 74 Nr. 21 GG) und auf die Befugnisse des Bundes, ihm durch Gesetz übertragene Aufgaben der Binnenschiffahrt wahrzunehmen (Artikel 89 Abs. 2 Satz 2 GG).

An sachlich bedeutsamen Änderungen sind hervorzuheben:

1. Der Entwurf bringt eine neue, zeitgemäße Rechtsgrundlage für die Erhebung von Schiffahrtsabgaben. Bisher stützte sich die Abgabenerhebung auf das „Gesetz, betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben" vom 24. Dezember 1911 (RGBl. S. 1137) — also auf Normen, die gemäß Artikel 123 Abs. 1 und Artikel 125 Nr. 1 in Verbindung mit Artikel 74 Nr. 21 des Grundgesetzes Bundesrecht geworden sind — sowie auf das anstaltliche Nutzungsverhältnis. Im Hinblick darauf, daß sich die staatsrechtlichen Verhältnisse, die verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen seit dem Jahre 1911 grundlegend geändert haben, ist es notwendig, eine gegenwartsnahe Regelung zu treffen.

2. Der Entwurf stellt im Interesse der Rechtssicherheit klar, daß die Fahrt auf den Bundeswasserstraßen mit Wasserfahrzeugen, Schwimmkörpern und schwimmenden Anlagen, die nicht in einem Schiffsregister im Geltungsbereich dieses Gesetzes eingetragen sind oder deren Eigentümer oder Ausrüster nicht Deutsche im Sinne des Grundgesetzes sind oder die ihren Wohnsitz nicht im Geltungsbereich des Gesetzes haben, kraft Hoheitsrechts der Bundesrepublik Deutschland von einer Erlaubnis des Bundes abhängig ist.

   Die Entscheidung über die Erteilung oder Versagung der Erlaubnis stützt sich bisher auf Grundsätze des allgemeinen Völkerrechts. Danach bestimmen die Staaten auf Grund ihrer Gebietshoheit, ob und unter welchen Voraussetzungen gebietsfremde Wasserfahrzeuge in ihr Hoheitsgebiet einfahren und dort Beförderungen ausführen dürfen. Im Interesse der Rechtssicherheit ist es jedoch erforderlich, auch für das Gebiet der Binnenschiffahrt eine ausdrückliche innerstaatliche Rechtsgrundlage für die Erlaubnispflicht zu schaffen.

3. Der Entwurf ermöglicht es, juristische Personen des privaten Rechts zu beleihen, Sportfahrzeuge zum Verkehr amtlich zuzulassen, amtliche Kennzeichen und Identitätsnachweise zu erteilen und sie zu registrieren. Die juristischen Personen sollen auch damit beliehen werden können, den Besitz eines vorhandenen Befähigungszeugnisses zur Führung eines Sportfahrzeugs amtlich zu bestätigen, ohne das Befähigungszeugnis selbst amtlich zu erteilen.

4. Der Entwurf ermächtigt den Bund zur Regelung des Verhaltens der Beteiligten nach einem Verkehrsunfall auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt.

B. Auswirkungen des Entwurfs auf den Bundeshaushalt

Die Vorschläge des Entwurfs werden im Falle ihrer Verwirklichung voraussichtlich keine oder nur geringfügige Mehrausgaben des Bundes zur Folge haben.

Die Erteilung der Erlaubnis nach § 2 des Entwurfs wird den Personalbedarf des Bundes nicht erhöhen.

C. Auswirkungen des Entwurfs auf Einzelpreise und das Preisniveau sowie auf die Umwelt sind nicht zu erwarten

D. Bemerkungen zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1 (Überschrift des Gesetzes)

Durch die Festlegung einer Kurzbezeichnung (Binnenschiffahrtsaufgabengesetz) und einer Abkürzung (BinSchAufgG) wird die Zitierweise erleichtert.

Zu Nummer 2 (§ 1 Abs. 1 Satz 1)

Nummer 2 des § 1 Abs. 1 Satz 1 übernimmt die Begriffsbestimmung der Schiffahrtspolizei aus der bisherigen Nummer 2.

Nummer 3 war bisher Teil der Nummer 2; wegen seiner Bedeutung wird er in einer eigenen Vorschrift verselbständigt. Die Vorschrift betrifft Maßnahmen zur Verhütung von schädlichen Umwelteinwirkungen, die durch den Schiffsverkehr auf Bundeswasserstraßen entstehen, auch soweit nicht dieser selbst, sondern die Allgemeinheit oder Nachbarschaft betroffen ist. Unberührt bleibt der anlagenbezogene Immissionsschutz, für den die Vorschriften des Zweiten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes unmittelbar gelten.

In Nummer 4 wird im Hinblick auf die allgemeine Entwicklung im nationalen und internationalen Bereich die Gefahrenabwehr für Leben und Gesundheit der Personen an Bord dem Bund als Aufgabe zugewiesen, soweit die Binnenschiffahrt in Randgebieten betroffen wird.

Nummer 5 entspricht der bisherigen Nummer 4.

Nummer 7

Die Vorschrift ergänzt den Katalog der dem Bund obliegenden Aufgaben um die Befugnis zur Erteilung der Erlaubnis zur Fahrt auf den Bundeswasserstraßen für die Wasserfahrzeuge, Schwimmkörper und schwimmenden Anlagen.

Nummer 8

In den Aufgabenkatalog werden ferner neu eingefügt die Festsetzung und Erhebung von Benutzungsgebühren (Schiffahrtsabgaben) für das Befahren der Bundeswasserstraßen und für die Inanspruchnahme der bundeseigenen Schiffahrtsanlagen durch Wasserfahrzeuge, Schwimmkörper und schwimmende Anlagen.

§ 1 Abs. 1 Satz 2

Diese Vorschrift war bisher in Absatz 1 Nr. 2 enthalten. Aus redaktionellen Gründen wird sie in einem besonderen Satz am Schluß des Absatzes verselbständigt. Sie erfaßt auch künftig ausdrücklich nur Tatbestände der Schiffahrtspolizei, nicht solche des Arbeits- und Gesundheitsschutzes. Die Aufgabenverteilung auf diesem Gebiet richtet sich derzeit nach inhaltsgleichen Vereinbarungen zwischen dem Bund und den Ländern aus den Jahren 1954/1955. Die Vereinbarungen lassen ebenso wie der vorliegende Entwurf die Frage offen, ob verfassungsrechtlich die Kompetenz beim Bund oder bei den Ländern liegt.

§ 1 Abs. 2

Absatz 2 entspricht inhaltlich dem bisherigen § 4. Er enthält eine Generalklausel für die Gefahrenabwehr und ist daher aus systematischen Gründen in § 1 aufgenommen worden.

Zu Nummer 3 (§§ 2, 2 a)

§ 2

Der bisherige § 2 wird aufgehoben, weil die Bestimmungen über Liegegelder, Lade- und Löschzeiten im Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt geändert worden sind (vgl. Artikel 3 dieses Gesetzes).

Der neue § 2 regelt die Erlaubnis zur Fahrt. Absatz 1 legt fest, für welche Wasserfahrzeuge, Schwimmkörper und schwimmenden Anlagen grundsätzlich eine Erlaubnispflicht besteht. Es handelt sich um ein Verbot mit Erlaubnisvorbehalt.

Die Erlaubnis umfaßt grundsätzlich sowohl den rein technischen Vorgang des Fahrens als auch das Befördern von Personen und Gütern. Sie kann jedoch auf das bloße Befahren, auf einzelne Verkehrsarten sowie durch Nebenbestimmungen im Sinne von § 36 VwVfG beschränkt werden. Als Verkehrsarten kommen in Betracht der Transitverkehr [Beförderung von Personen und Gütern mit Schiffen durch das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland bzw. Berlin (West)], der Wechselverkehr [Beförderung von Personen und Gütern mit Schiffen zwischen einem Hafen des Heimatstaates und einem Hafen der Bundesrepublik Deutschland (einschließlich Berlin (West) und umgekehrt)], der Drittlandverkehr (Beförderung von Personen und Gütern mit Schiffen zwischen einem Hafen außerhalb des Heimatstaates und einem Hafen in der Bundesrepublik Deutschland [einschließlich Berlin (West) und umgekehrt)] und die Kabotage [Beförderung von Personen und Gütern mit Schiffen zwischen Häfen der Bundesrepublik Deutschland einschließlich Berlin (West)].

Die Erlaubnis kann allgemein in einer zwischenstaatlichen Vereinbarung mit dem Heimatstaat des Wasserfahrzeugs oder jeweils auf besonderen Antrag für eine oder mehrere Fahrten eines bestimmten Wasserfahrzeugs erteilt werden. Entsprechendes gilt für Schwimmkörper und schwimmende Anlagen.

Kriterium für die Entscheidung, ob eine Erlaubnis versagt werden soll, ist die Frage, ob die Gegenseitigkeit gewährleistet ist oder ob der Erteilung erhebliche Belange der Bundesrepublik Deutschland entgegenstehen. Die in Absatz 3 besonders erwähnten Versagungsgründe werden in erster Linie unter verkehrsbezogenen Aspekten zu beurteilen sein; sie lassen aber auch die Berücksichtigung gesamtwirtschaftlicher und gesamtpolitischer Interessen zu.

Bestehende Rechtsvorschriften werden durch den Entwurf nicht angetastet. Daraus folgt u. a. auch, daß wegen der Verpflichtungen aus dem EWG-Vertrag (z. B. Artikel 76) Angehörige von EG-Mitgliedsstaaten einer Erlaubnis nicht bedürfen. Die außenwirtschaftlichen Vorschriften und das Gesetz über die Küstenschiffahrt bleiben unberührt.

Die Vorschrift bezieht sich entsprechend dem Zweck dieses Gesetzes nicht auf den Seeverkehr d. h. den Verkehr, der in einem an einer Seeschiffahrtsstraße gelegenen Hafen (Seehafen) der Bundesrepublik Deutschland beginnt oder endet und bei dem das Schiff beim Anlaufen oder Verlassen dieses Seehafens die diesem vorgelagerte Grenze der Seefahrt im Sinne der Dritten Durchführungsverordnung zum Flaggenrechtsgesetz vom 3. August 1951 (BGBl. II S. 155) mindestens einmal überschreitet. Seeverkehr ist auch die Durchfahrt durch das Küstenmeer oder den Nord-Ostsee-Kanal ohne Anlaufen eines Seehafens der Bundesrepublik Deutschland.

§ 2 a

Diese Vorschrift regelt die Schiffahrtsabgaben.

In der Anlage zum Gesetz werden die Bundeswasserstraßen, auf denen Schiffahrtsabgaben erhoben werden, im einzelnen aufgeführt.

Die Schiffahrtsabgaben für das Befahren der Bundeswasserstraßen und die Inanspruchnahme der bundeseigenen Schiffahrtsanlagen sind bei der ersten Hebestelle zu entrichten oder ihre Entrichtung ist,

z. B. durch Teilnahme am Verfahren zur unbaren Zahlung der Schiffahrtsabgaben, sicherzustellen.

Bestehende Rechtsvorschriften werden nicht angetastet.

Gläubiger der Abgabenforderung ist der Bund. Zur Vereinfachung der Abgabenerhebung wird der Kreis der Abgabenschuldner weit gefaßt und deren gesamtschuldnerische Haftung eingeführt. Die Auskunftspflicht, die bei Bedarf durch die Pflicht zur Vorlage der entsprechenden Urkunden (z. B. Frachtpapiere, Schiffspapiere) und von Ladegutproben ergänzt wird, ermöglicht erst die ordnungsgemäße Berechnung der Schiffahrtsabgaben.

Die Bemessung der Schiffahrtsabgaben hat zwei Gesichtspunkten Rechnung zu tragen: einerseits ist eine optimale Nutzung der Bundeswasserstraßen und bundeseigenen Schiffahrtsanlagen anzustreben, zum anderen kann nicht darauf verzichtet werden, ein größtmögliches Aufkommen an Schiffahrtsabgaben zur Wegekostendeckung zu erzielen. Deshalb ist eine Lösung anzustreben, die es ermöglicht, durch die Bemessung der Abgabensätze einen möglichst hohen Verkehr auf einer Wasserstraße und gleichzeitig ein größtmögliches Aufkommen an Schiffahrtsabgaben zu erreichen. In diesem Rahmen ist bei der Abgabenbemessung besonders zu berücksichtigen, daß der Verkehr nicht wegen der Abgabenhöhe von der Wasserstraße abwandert, die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft erhalten bleibt und die Wasserstraßen für wirtschaftlich schwache, strukturell benachteiligte und verkehrsungünstig gelegene Gebiete Erschließungsfunktionen haben. Es wird auch weiterhin unerläßlich sein, vor der Festsetzung vor allem die betroffene Verladerschaft zu hören.

Höchstgrenze des erzielbaren Aufkommens an Abgaben sind die der Schiffahrt zurechenbaren Ausgaben auf den Bundeswasserstraßen, auf denen Schiffahrtsabgaben zu entrichten sind, d. h. die Gesamtausgaben vermindert um den Teil, der auf verkehrsfremde Funktionen entfällt.

Zu Nummer 4 (§§ 3, 3 a, 3 b und 3 c)

§ 3

§ 3 enthält die Ermächtigung, Rechtsverordnungen zu erlassen. Absatz 1 bildet die notwendige Ergänzung zu § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 5. Er ermöglicht es, neben den schiffahrtspolizeilichen Erfordernissen auch verkehrspolitische Entwicklungen im nationalen und internationalen Bereich zu berücksichtigen und auf sie sachgerecht zu reagieren. Die Vorschrift trägt damit dem Umstand Rechnung, daß nicht mehr nur schiffahrtspolizeiliche Gesichtspunkte den Rahmen der Ermächtigung bilden können, wenn der Bund seine Aufgaben auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt zeitgemäß erfüllen will.

Nummer 1

Die bisherige Nummer 1 ist ergänzt worden.

Im Zuge der Rechtsentwicklung [vgl. dazu das Dreizehnte Strafrechtsänderungsgesetz vom 13. Juni 1975 (BGBl. I S. 1349)] und angesichts der starken Zunahme des Sportbootverkehrs auf den Bundeswasserstraßen erscheint es nötig, das Verhalten der Beteiligten nach einem Verkehrsunfall auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt zu regeln. Der Bundesminister für Verkehr wird daher ermächtigt, Vorschriften über das Verhalten nach Verkehrsunfällen zu erlassen. Die Vorschrift ist inhaltsgleich mit § 6 Abs. 1 Nr. 4 a des Straßenverkehrsgesetzes, der durch Artikel 2 des Dreizehnten Strafrechtsänderungsgesetzes vom 13. Juni 1975 (BGBl. I S. 1349) geschaffen wurde.

Die Nummern 2 bis 6 entsprechen inhaltlich dem bisherigen § 3 Abs. 1 Nr. 2 bis 5.

Nummer 7

Die vorgesehene Regelung berücksichtigt, daß der Personaleinsatz im Binnenschiffahrtsbetrieb nicht mehr nur unter dem Gesichtspunkt der Mindestanforderung an die Sicherheit im Verkehr gesehen werden darf. Sie ermöglicht, in den Rechtsverordnungen auch Forderungen aus anderen Lebensbereichen, z. B. der Berufsausbildung und der Gestaltung der Arbeitsbedingungen, zu berücksichtigen.

§ 3 Abs. 2

Die Vorschrift entspricht dem bisherigen § 3 Abs. 3 und bildet die notwendige Ergänzung zu § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6.

§ 3 Abs. 3

Satz 1 übernimmt den Inhalt des bisherigen § 3 Abs. 1 a Nr. 2 ohne inhaltliche Änderung. Der Schutz des Wassers (bisher § 3 Abs. 1 a Nr. 1) ist bereits im neuen § 1 Nr. 2 angesprochen und damit auch in die neugefaßten Ermächtigungen des § 3 Abs. 1 übernommen worden.

Satz 2 konkretisiert das Beteiligungsgebot des § 3 Abs. 2 Satz 2 des Bundesnaturschutzgesetzes und schließt sich an die Regelung in § 5 des Bundeswasserstraßengesetzes an, die nur für Naturschutzgebiete und Nationalparke gilt.

Die Sätze 3 und 4 berücksichtigen, daß Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 2, 4 und 7 künftig auch Randgebiete des Arbeitsschutzes und des Gesundheitsschutzes sowie die angemessene Unterbringung an Bord regeln können. Die Ermächtigung muß diese Gebiete einschließen, weil die Europäische Gemeinschaft dahin gehende Regelungen im Rahmen anderweitiger Vorschriften für die Binnenschiffahrt erarbeitet. Es empfiehlt sich, die entsprechenden Bestimmungen im Rahmen von Verordnungen des Bundesministers für Verkehr zu erlassen, weil es sich nur um die Regelung von Nebengebieten handelt, die mit dem Hauptinhalt der Verordnung in engem sachlichen Zusammenhang stehen. Das Einvernehmen des Bundesministers für Arbeit und Sozialordnung ist stets erforderlich, weil die Grenze zwischen Schiffahrtspolizei und Arbeitsschutz fließend ist. Soweit der Gesundheitsschutz über den Arbeitsschutz hinausgeht, ist zusätzlich das Einvernehmen des Bundesministers für Jugend, Familie und Gesundheit erforderlich.

§ 3 Abs. 4

Die Vorschrift ermöglicht es, in den Verordnungen z. B. die Pflicht zum Ablegen von Prüfungen, zur Vorlage von Schifferpatenten und Schiffsattesten und zur Vorführung des Schiffes zwecks Untersuchung zu begründen. Sie schafft die Regelungsbefugnis für die inhaltlichen Anforderungen an Prüfungen sowie für die Voraussetzungen und das Verfahren für die Erteilung und Entziehung von Erlaubnissen und Zeugnissen.

§ 3 Abs. 5

Buchstabe a schafft eine Regelung, die dem bisher bereits geübten Verfahren gegenüber der Bundeswehr entspricht. Für die unter Buchstabe b genannten überwachungsbedürftigen Anlagen (z. B. Dampfkessel) verbleibt es bei den Vorschriften der Gewerbeordnung auch dann, wenn sich die überwachungsbedürftigen Anlagen an Bord von Binnenschiffen befinden. Eine Ausnahme ist jedoch für den Fall vorgesehen, daß für Druckbehälter und Druckgasbehälter eine Rechtsverordnung auf Grund des § 24 der Gewerbeordnung nicht erlassen ist, weil es sich um Zubehör zu technischen Einrichtungen handelt, das in vielen Fällen (z. B. an Bord größerer Sportfahrzeuge) nicht der Gewerbeordnung unterliegt.

§ 3 a

Die Vorschrift ermöglicht die Beleihung privater Rechtsträger mit der Wahrnehmung bestimmter Verwaltungsaufgaben, z. B. die Erteilung von Zeugnissen durch Wassersportverbände und die Untersuchung von Sportfahrzeugen und ihre Zulassung zum Verkehr durch den Germanischen Lloyd. Dadurch wird die Bundesverwaltung entlastet und auch die Selbstverwaltung des Sports gestärkt.

§ 3 b

Absatz 1 entspricht dem bisherigen § 3 a.

Absatz 2 ist im Hinblick auf die Bußgeldbewehrung in § 7 Abs. 1 Nr. 5 erforderlich.

Absatz 3 war im bisherigen § 10 Abs. 1 enthalten und wurde wegen des Sachzusammenhanges in § 3 b aufgenommen.

§ 3 c

Die Vorschrift faßt die Befugnis des Bundesministers für Verkehr zur Übertragung von Ermächtigungen auf die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen, die bisher der jeweils entsprechenden materiellen Vorschrift zugeordnet war, in einer Vorschrift zusammen.

Zu Nummer 5 (§ 4)

Der bisherige § 4 ist inhaltlich in § 1 Abs. 2 aufgenommen worden. Der neue § 4 regelt die Kosten, die bisher in § 3 b enthalten waren. Er schafft eine Vorschrift, die es künftig möglich machen wird, kostendeckende Gebühren zu erheben, ohne die Gebührenrahmen jeweils im langwierigen Gesetzgebungsverfahren anheben zu müssen.

Zu Nummer 6 (§ 5)

Die Ausnahmevorschrift für bestimmte Teile des Hamburger Hafens ist lediglich redaktionell der Neufassung des § 1 angepaßt.

Zu Nummer 7 (§ 6)

Der bisherige § 6 war aufzuheben, weil der Schiffssicherheitsauftrag, der an die Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft erteilt war, mit Ablauf des 31. Dezember 1973 erloschen ist [vgl. Verordnung zur Aufhebung der Verordnung über die Überwachung der Schiffssicherheit auf Bundeswasserstraßen vom 11. Dezember 1973 (BGBl. I S. 1914)].

Die neue Vorschrift trägt dem Umstand Rechnung, daß eine sinnvolle Durchführung der Aufgaben nach § 1 Abs. 1 nur zu gewährleisten ist, wenn sie auch wirksam überwacht werden kann. Sie gewährt ein Betretungs- und Besichtigungsrecht für Wasserfahrzeuge, Schwimmkörper und schwimmende Anlagen und deren Räume sowie für andere dort genannte Geschäfts- und Betriebsräume, das zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung auch außerhalb der Geschäfts- und Betriebszeiten und hinsichtlich der Räume, die zugleich Wohnzwecken dienen, ausgeübt werden darf.

Absatz 2 begründet gegenüber den Eigentümern und Führern der Wasserfahrzeuge, den für die Schwimmkörper und schwimmenden Anlagen verantwortlichen Personen und den Herstellern der genannten Anlagen, Instrumente und Geräte die im Hinblick auf Absatz 1 erforderlichen Mitwirkungspflichten.

Zu Nummer 8 (§ 7 Abs. 1 und 2)

Die Vorschrift bedroht diejenigen mit einer Geldbuße, die gegen die in § 2 (Erlaubnis zur Fahrt), § 2 a (Schiffahrtsabgaben), § 3 b (Binnenlotsen) und § 6 (Überwachung) niedergelegten Verpflichtungen und Verbote verstoßen.

Für die Praxis von besonderer Bedeutung ist die Bestimmung in Absatz 1 Nr. 4, die es gestattet, in den nach § 3 des Gesetzes zu erlassenen Rechtsverordnungen die Tatbestände näher zu umreißen, deren Verletzung als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden sollen.

Da der Bußgeldrahmen lediglich einen wesentlichen Anhaltspunkt bei der Bemessung der Geldbuße im Einzelfall bildet, bleibt das Höchstmaß der Buße nur den dankbar schwersten Fällen vorbehalten unter Berücksichtigung eines etwaigen großen Vermögens beim Täter und der Erzielung großer wirtschaftlicher Vorteile. Bußgelddrohungen bis zu 50 000 Deutsche Mark bzw. bis zu 10 000 Deutsche Mark erscheinen erforderlich, wenn der § 7 seine Aufgaben erfüllen soll.

Eine Anwendung des Artikels 32 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte kommt nur in Betracht, soweit es sich um schiffahrtspolizeiliche Vorschriften oder vollziehbare Anordnungen handelt, die von den Uferstaaten gemeinsam erlassen sind.

Zu Nummern 9 und 10 (§ 7 Abs. 3 und 4)

Die bisherigen §§ 7 a und 7 b Abs. 1 und 2 sind, da sie ebenfalls Regelungen im Ordnungswidrigkeitsbereich betrafen, inhaltlich in § 7 aufgenommen worden. Absatz 3 des bisherigen § 7 b wurde gestrichen, weil er durch die Erhöhung der Bußgelddrohungen in § 7 entbehrlich geworden ist.

Zu Nummern 11 und 12 (§§ 9, 10)

Die §§ 9 und 10 des Gesetzes wurden um die durch Zeitablauf oder durch förmliche Aufhebung außer Kraft getretenen Vorschriften bereinigt.

Zu Artikel 2: Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Nummer 1 (§ 38 Satz 1 BImSchG)

§ 38 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes wird ergänzt um die Schwimmkörper und schwimmenden Anlagen, da auch die von ihnen ausgehenden schädlichen Umwelteinwirkungen miterfaßt werden sollen.

Nummer 2 (§ 38 Satz 3 BImSchG)

Nummer 2 enthält eine Folgeänderung, die dadurch notwendig ist, daß die in § 70 Abs. 4 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes genannten Vorschriften des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes, auf die § 38 Satz 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Bezug nimmt, geändert werden. Die Bezugnahme des § 38 Satz 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes auf § 70 Abs. 4 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes wird durch die Bezugnahme auf die entsprechenden Vorschriften des § 3 Abs. 1 Nr. 1 und 2 in Verbindung mit Absatz 3 Satz 1 des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes in der Fassung des Artikels 1 Nr. 4 dieses Gesetzes ersetzt.

Zu Artikel 3: Änderung des Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt

Allgemeines

Von den zum Großteil durch den technischen Fortschritt und durch staatsrechtliche und politische Veränderungen überholte Regelungen des Binnenschiffahrtsgesetzes werden die im 4. Abschnitt „Frachtgeschäft" enthaltenen Vorschriften über die die Höhe der Binnenschiffsfrachten unmittelbar beeinflussenden Lade- und Löschzeiten vorab vor anderen Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes geändert. Dasselbe gilt für die Vorschriften über Liegegeld, das aus diesem Gesamtkomplex nicht herausgelöst werden kann, da es die über die Lade- und Löschzeit hinausgehende zeitliche Inanspruchnahme des ganzen Schiffes, die mit der Fracht nicht bezahlt ist, abgelten soll. Die Änderung ist erforderlich, weil die Verbindlichkeit der Frachten im Ergebnis nur dann sichergestellt werden kann, wenn auch die ihnen zugrunde liegenden Zeiten verbindlich sind.

Die Befugnis zur Festsetzung von Lade- und Löschzeiten und von Liegegeldern bleibt letztlich beim Verordnungsgeber; den Bedürfnissen der Praxis wird insofern verstärkt Rechnung getragen, als die Beschlußfassung der für die Frachtenbildung vorgesehenen Frachtenausschüsse für die Binnenschiffahrt ähnlich wie im Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr (Binnenschiffsverkehrsgesetz) auch für die genannten Regelungsbereiche Laden und Löschen und Liegegeld vorgesehen wird. Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschiffahrt werden von paritätisch mit Vertretern des Schiffahrtsgewerbes und der Verlader besetzten Frachtenausschüsse der Binnenschiffahrt beschlossen und nach Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr als Rechtsverordnung verbindlich festgesetzt. Die auf diese Weise möglichst weitgehende Berücksichtigung von Marktgegebenheiten soll auch für den Bereich der Lade- und Löschzeiten und Liegegelder gesetzlich sichergestellt werden. Die Frachtenausschüsse erhalten damit erweiterte Befugnisse; das bewährte Verfahren der Frachtenbildung, das die Betroffenen akzeptieren und mit Erfolg praktizieren, wird auf unmittelbar damit in Zusammenhang stehende Bereiche ausgedehnt und den gleichen Beschlußgremien zugewiesen.

Nummer 1 (Überschrift des Gesetzes)

Durch die Festlegung einer Kurzbezeichnung (Binnenschiffahrtsgesetz) und einer Abkürzung (BinSchG) wird die Zitierweise erleichtert.

Nummer 2 (§ 29 BinSchG)

Die Regelung in Absatz 1 berücksichtigt, daß in der Praxis vielfach auf die vorherige Anzeige der Ladebereitschaft verzichtet wird. Die dadurch eintretende Umlaufbeschleunigung des einzelnen Schiffes führt zu Kostenersparnissen, die an die Verlader in Form von Frachtabschlägen teilweise weitergegeben werden. Die bisherige starre Regelung wird insoweit flexibler.

Die Ermächtigung in Absatz 4 dient dazu, von der bisher noch gültigen aber nicht mehr praktikablen Regelung des Kalendertages abzugehen und in Anpassung an den üblichen Schichtbetrieb sowohl bei Tag als auch bei Nacht die Dauer des Ladetages und dessen Beginn und Ende zu bestimmen. Damit kann den unterschiedlichen Gegebenheiten in den Häfen besser Rechnung getragen werden.

Nummer 3 (§ 30 BinSchG)

Bei Überschreitung der Ladezeit wird grundsätzlich ein Liegegeld für einen ganzen Tag fällig als Ausgleich für die mit der Fracht nicht abgegoltene längere Inanspruchnahme des ganzen Schiffes für Zwecke des Ladens.

Auf Grund der Ermächtigung soll unter anderem gewährleistet werden, daß nicht immer ein ganzes, sondern ein der tatsächlichen Überschreitung angemessenes Entgelt festgesetzt werden kann. Damit ist eine Anpassung an die sich mit der Zeit wandelnden Lade- und Löschzeiten möglich.

Nummer 4 (§ 32 BinSchG)

Die Befugnisse der Frachtenausschüsse sind durch das Binnenschiffsverkehrsgesetz begrenzt (§ 21 Abs. 1 BinSchVG). Um zu vermeiden, daß bei frei zu vereinbarenden Frachten eine Regelungslücke bezüglich Liegegelder in solchen Fällen eintritt, in denen eine Vereinbarung nicht getroffen ist, wird die Ausdehnung der von den Frachtenausschüssen beschlossenen und als Rechtsverordnung festgesetzten Liegegelder auch auf andere nicht dem Regelungsbereich des Binnenschiffsverkehrsgesetzes unterliegenden Frachten angeordnet.

Die Nummern 5 und 6 enthalten hinsichtlich des Löschens Regelungen, die denen für das Laden entsprechen. Auf die Begründungen in Nummern 2 und 3 wird verwiesen.

Zu Artikel 4: Änderung des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr

Die Änderungen des Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt machen eine entsprechende Erweiterung der Zuständigkeiten der Frachtenausschüsse der Binnenschiffahrt erforderlich. Die Festsetzungsbefugnis für Beförderungsentgelte der Binnenschiffahrt wird auf die bisher nur kalkulatorisch berücksichtigten Lade- und Löschzeiten ausgedehnt. Auf diese Weise wird den Frachtenausschüssen ein für die Höhe der Fracht wesentlicher Bestandteil ebenfalls zur Festsetzung zugewiesen und kann somit Verbindlichkeit erlangen. Gleichzeitig ist wegen der Zusammensetzung der Frachtenausschüsse Gewähr für möglichst marktnahe Entscheidungen gegeben.

Wegen der unmittelbar mit der Güterbeförderung durch Binnenschiffe zusammenhängenden Liegegelder wird auch deren Festsetzung den Frachtenausschüssen übertragen.

Zu Artikel 5: Änderung des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschiffahrt

Durch die Vorschrift werden die §§ 8 und 15 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschiffahrt an den neuen Wortlaut der §§ 6 und 7 des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes angepaßt, da es sich in beiden Gesetzen um die gleiche Regelungsmaterie handelt.

Zu Artikel 6: Neufassung des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes

Die zahlreichen Änderungen des Gesetzes durch diese Novelle erfordern seine Neubekanntmachung. Um das Gesetz übersichtlicher zu gestalten, sind die einzelnen Paragraphen mit Überschriften versehen worden. Für die Paragraphen, die nicht durch dieses Gesetz geändert worden sind, werden die Überschriften in Artikel 6 festgelegt.

Es ist beabsichtigt, die Neubekanntmachung gleichzeitig mit der Verkündung der Novelle im Bundesgesetzblatt zu veranlassen.

Zu Artikel 7: Außerkrafttreten von Vorschriften

Die genannten Vorschriften aus dem Jahre 1911 sind durch die Entwicklung überholt. Sie sind daher aufzuheben.

Zu Artikel 8: Berlin-Klausel

Die Vorschrift enthält die übliche Berlin-Klausel.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundsrates

1. **Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b** (§ 1 Abs. 1 Nr. 2)

   Die Bundesregierung wird gebeten zu prüfen, ob nicht in § 1 Abs. 1 Nr. 2 der Klammerzusatz „(Schiffahrtspolizei)" gestrichen werden sollte, da erstens – abgesehen von der nunmehrigen Nummer 6 des § 1 Abs. 1 – die anderen Nummern des § 1 Abs. 1 keine die einzelne Aufgabe des Bundes definierenden Klammerzusätze enthalten (redaktioneller Grund) und zweitens dann eine mögliche Verwirrung des Bürgers durch die im neuen Satz 2 des § 1 Abs. 1 enthaltene einerseits eingeschränkte und andererseits weitergehende Bezeichnung „Die schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben nach den Nummern 2 bis 5" vermieden werden könnte (Klarstellungsgrund).

2. **Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe f** (§ 1 Abs. 2)

   In § 1 Abs. 2 Satz 1 sind die Worte „Zuständig für die Verwaltungsaufgaben" durch die Worte „Zuständige Verwaltungsbehörden" zu ersetzen.

   Begründung

   Die von der Bundesregierung in Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe e und f vorgeschlagenen Gesetzesergänzungen lassen den Eindruck entstehen, als bestehe ein Gegensatz zwischen den „Vollzugsaufgaben" und den „Verwaltungsaufgaben". Die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung wäre danach nur zuständig für die Verwaltungsaufgaben, wobei schon zu fragen wäre, welche Verwaltungshandlungen dem einen oder anderen Aufgabenbereich zuzurechnen wären. Eine solche Unterscheidung ist nicht nur wenig nützlich, sie ist begrifflich falsch.

   Die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes ist für alle in § 1 Abs. 1 genanten Aufgaben die zuständige Verwaltungsbehörde der Gefahrenabwehr. Dazu gehört grundsätzlich auch der Vollzug des Gesetzes, soweit nicht bestimmte Maßnahmen der Verwaltungsvollstreckung der Vollzugspolizei vorbehalten sind. Auch die in § 1 Abs. 1 erwähnten Bund-Länder-Vereinbarungen schließen die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung keineswegs von den in ihnen aufgeführten, den Wasserschutzpolizeien der Länder übertragenen Vollzugsaufgaben völlig aus. Die Bund-Länder-Vereinbarungen führen lediglich dazu, daß Aufgaben der Vollzugspolizei auf dem Gebiet der schiffahrtsbezogenen Gefahrenabwehr (unaufschiebbare Maßnahmen und unmittelbarer Zwang) sowie bestimmte Kontrollaufgaben (solche auch bei abstrakter Gefahrenlage) von den Wasserschutzpolizeien der Länder wahrgenommen werden.

3. **Artikel 1 Nr. 3** (§ 2 Abs. 3)

   In Absatz 3 ist in Satz 3 das Wort „erhebliche" zu streichen.

   Begründung

   Sinn der Vorschrift ist, der Bundesrepublik Deutschland einen weitgehenden Ermessensspielraum bei der Erteilung von Erlaubnissen einzuräumen. Es bestehen Zweifel, ob bei der Erteilung einer Einzelerlaubnis, um die es sich hier handelt, Belange der Bundesrepublik Deutschland in einem erheblichen Maße überhaupt beeinträchtigt werden können.

4. **Artikel 1 Nr. 3** (§ 2 a Abs. 6)

   In Absatz 6 ist Satz 1 durch folgende Sätze zu ersetzen:

   „Die Abgabensätze sind so zu bemessen, daß eine optimale verkehrliche Nutzung der Bundeswasserstraßen und bundeseigenen Schiffahrtsanlagen erreicht wird; eine angemessene Dekkung der Wegekosten ist anzustreben. Gleichrangig dazu ist zu berücksichtigen, daß durch die Belastung der Schiffahrt auf den abgabepflichtigen Wasserstraßen die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft in den erschlossenen Gebieten nicht beeinträchtigt wird und insbesondere unbillige Benachteiligungen landwirtschaftlicher und mittelständischer Wirtschaftskreise sowie wirtschaftlich schwacher und verkehrsungünstig gelegener Gebiete verhindert werden."

   Begründung

   Das Ziel der deutschen Wasserstraßenpolitik ist es, zur Schaffung gleichwertiger Lebens- und Wirtschaftsbedingungen in den nicht am Rhein anliegenden Regionen in möglichst allen Teilen des Bundesgebietes neben leistungsfähigen auch vergleichbar preisgünstige Verkehrswege für den Massengütertransport zur Verfügung zu stellen. Aus diesem Grunde haben die Länder auch erhebliche finanzielle Leistungen und Verpflichtungen zugunsten des Baues der Wasserstraßen übernommen. Deshalb müssen im Gesetz auch die strukturpolitischen Gesichtspunkte neben dem Ziel der Wegekostendeckung zum Ausdruck kommen.

   Der Bund als Eigentümer der Bundeswasserstraßen muß daher bei der Bemessung der Entgelte für die Benutzung der Wasserstraßen die gleichen Grundsätze berücksichtigen wie der gewerbliche Güterverkehr und die Binnenschiffahrt nach § 22 Abs. 1 des Güterkraftverkehrs-

gesetzes und § 21 Abs. 2 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr und die Eisenbahnen nach § 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und § 46 des Bundesbahngesetzes.

5. **Artikel 1 Nr. 4** (§ 3 Abs. 1 Nr. 1)

In § 3 Abs. 1 Nr. 1 sind nach dem Wort „einschließlich" die Worte „das Verhalten" durch die Worte „des Verhaltens" zu ersetzen.

Begründung

Redaktionelle Richtigstellung.

6. **Artikel 1 Nr. 4** (§ 3 a)

§ 3 a ist wie folgt zu fassen:

„§ 3 a

Beleihung von juristischen Personen

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung juristische Personen des privaten Rechts mit der Untersuchung von Wasserfahrzeugen, die für Sport- oder Erholungszwecke verwendet werden (Sportfahrzeuge), ihrer Zulassung zum Verkehr, der Zuteilung von Kennzeichen und Identitätsnachweisen, ihrer Registrierung sowie mit der Abnahme von Prüfungen und der Erteilung von Befähigungsnachweisen für die Führung von Sportfahrzeugen zu beauftragen. Die juristischen Personen müssen einwilligen und nach Satzung und Verhalten hinreichend Gewähr für die Erfüllung der Aufgaben bieten. Im Rahmen des Auftrags unterstehen die juristischen Personen der Rechts- und Fachaufsicht des Bundesministers für Verkehr."

Begründung

Diese Fassung vermeidet die Rückverweisung.

Es dient der Rechtsklarheit, wenn die Sportorganisationen amtliche Befähigungsnachweise erteilen können, statt nur vom Bund für die Befähigung in der Sportschiffahrt geforderte private Nachweise.

Diese Regelung stimmt auch weitgehend mit der Vorschrift des § 7 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschiffahrt überein.

7. **Artikel 1 Nr. 8** (§ 7 Abs. 1 Nr. 2) **i. V. m.**
Artikel 1 Nr. 3 (§ 2 a Abs. 3)

Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, ob nicht in § 2 a Abs. 3 und in § 7 Abs. 1 Nr. 2 die Verpflichtung zum Nachweis der Richtigkeit aller zur Berechnung und Erhebung der Schiffahrtsabgaben erforderlichen Angaben (§ 2 a Abs. 3 Satz 3) und ihre Bußgeldbewehrung (§ 7 Abs. 1 Nr. 2) gestrichen werden sollte. Es ist ungewöhnlich und widerspricht den Grundsätzen des Ordnungswidrigkeitenrechts, das Mißlingen eines verwaltungsrechtlich gebotenen Nachweises als Bußgeldtatbestand auszugestalten. Kann jemand einen ihm obliegenden Nachweis nicht führen, so mag ihn die Beweislast treffen und er dementsprechende Rechtsnachteile in Kauf zu nehmen haben. Das Scheitern eines dem Staatsbürger obliegenden Nachweises kann aber nicht als rechtswidrige und vorwerfbare Handlung (§ 1 OWiG) angesehen werden.

Im übrigen gilt im Verwaltungsverfahren der Grundsatz der Amtsermittlung, so daß auch aus diesem Grunde das Mißlingen eines Nachweises dem verwaltungsrechtlich Verpflichteten nicht zum bußgeldbewehrten Vorwurf gemacht werden kann.

8. **Artikel 1 Nr. 8** (§ 7 Abs. 1 Nr. 1)

a) In § 7 Abs. 1 Nr. 1 sind nach dem Zitat „§ 2 Abs. 1" die Worte „Satz 1" einzufügen.

Begründung

Klarstellung, daß von der Bußgeldbewehrung nicht auch der Ausrüster (§ 2 Abs. 1 Satz 2) erfaßt wird.

b) In § 7 Abs. 1 Nr. 3 ist das Wort „benutzt" durch die Worte „in Anspruch nimmt" und das Wort „deren" durch das Wort „ihre" zu ersetzen.

Begründung

Anpassung der Sanktionsnorm an die Verbotsnorm.

c) In § 7 Abs. 1 Nr. 5 ist das Komma durch das Wort „oder" zu ersetzen.

Begründung

Klarstellung des Gewollten.

9. **Artikel 1** (Anlage zu § 2 a Abs. 1)

In der Anlage zu § 2 a Abs. 1 ist folgende Nummer 1 a einzufügen:

„1a.	Datteln-Hamm-Kanal (DHK)	von seiner Abzweigung vom Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln (DEK-km 19,51) bis Schmehausen bei Hamm;".

Begründung

Notwendige Ergänzung

10. **Artikel 3 Nr. 2 und 5** (§§ 29 und 48)

a) Nummer 2 Buchstabe b ist wie folgt zu fassen:

,b. Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 5 angefügt:

„(5) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt . . . (weiter wie Regierungsvorlage Nummer 2 Buchstabe b).“'

b) Nummer 5 Buchstabe b ist wie folgt zu fassen:

‚b. Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 5 angefügt:

„(5) § 29 Abs. 5 gilt entsprechend für die Bestimmung des Löschtages.“'

Begründung

Aus Gründen der Rechtsklarheit sollen § 29 Abs. 4 und § 48 Abs. 4 des Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt in der geltenden Fassung beibehalten werden.

11. **Artikel 5 Nr. 2 Buchstabe b** (§ 15 Abs. 2)

In § 15 Abs. 2 sind die Worte „nach Absatz 1“ zu streichen.

Begründung

Redaktionelle Klarstellung; das Gesetz regelt keine weiteren Ordnungswidrigkeiten.

12. **Artikel 8**

In Artikel 8 ist folgender Satz anzufügen:

„Rechtsverordnungen, die auf Grund des Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.“

Begründung

Die Berlin-Klausel muß im Hinblick auf Artikel 3 Nr. 2 Buchstabe b ergänzt werden, da als Bundesrecht fortgeltendes ehemaliges Reichsrecht eine neue Verordnungsermächtigung erhalten soll.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates

Zu 1. – Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b (§ 1 Abs. 1 Nr. 2) –

Die Bundesregierung hat die Anregung des Bundesrates, den Klammerzusatz „(Schiffahrtspolizei)" in § 1 Abs. 1 Nr. 2 zu streichen, mit folgendem Ergebnis geprüft:

Eine Begriffsbestimung „Schiffahrtspolizei" als Klammerdefinition in § 1 Abs. 1 des BinSchAufgG besteht seit 1956 (vgl. auch § 1 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschiffahrt und die Definition der „Strompolizei" in § 24 Bundeswasserstraßengesetz). Diese Klammerdefinitionen haben sich bewährt; sie dienen der Abgrenzung. Die Bundesregierung spricht sich daher für die Beibehaltung aus.

Um dem Wunsch des Bundesrates nach Klarstellung Rechnung zu tragen, schlägt die Bundesregierung vor, § 1 Abs. 1 Satz 2 wie folgt neu zu fassen:

„Die schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben nach Nummer 2 obliegen dem Bund nach Maßgabe einer Vereinbarung mit den Ländern. Das gleiche gilt, soweit schiffahrtspolizeiliche Vollzugsaufgaben in den Nummern 3 bis 5 enthalten sind."

Zu 2. – Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe f (§ 1 Abs. 2) –

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu 3. – Artikel 1 Nr. 3 (§ 2 Abs. 3) –

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu 4. – Artikel 1 Nr. 3 (§ 2 a Abs. 6) –

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates nicht zu.

Die Bundesregierung teilt die Auffassung des Bundesrates, daß bei der Bemessung der Höhe der Schiffahrtsabgaben auch strukturpolitische Gesichtspunkte mitberücksichtigt werden müssen. Sie ist aber der Ansicht, daß die Formulierung des Gesetzestextes der Regierungsvorlage in Verbindung mit der amtlichen Begründung die Wahrung dieser Interessen hinreichend sicherstellt.

Den Ausführungen des Bundesrates, daß die gleichen Grundsätze zu berücksichtigen seien wie im Güterkraftverkehrsgesetz, Binnenschiffsverkehrsgesetz, Allgemeinen Eisenbahngesetz und Bundesbahngesetz, kann nicht gefolgt werden, weil die Regelungsgegenstände nicht vergleichbar sind. Die angeführten Gesetze regeln die Festsetzung von Entgelten für Leistungen von Unternehmen, während § 2 a des Gesetzestextes der Regierungsvorlage Abgaben zum Gegenstand hat.

Zu 5. – Artikel 1 Nr. 4 (§ 3 Abs. 1 Nr. 1) –

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu 6. – Artikel 1 Nr. 4 (§ 3 a) –

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu 7. – Artikel 1 Nr. 8 (§ 7 Abs. 1 Nr. 2) i. V. m.
Artikel 1 Nr. 3 (§ 2 a Abs. 3) –

Die vom Bundesrat angeregte Prüfung hat zu folgendem Ergebnis geführt:

Die Bußgeldbewehrung muß im Interesse der Aufgabenerfüllung durch die Verwaltung erhalten bleiben. Um den Bedenken des Bundesrates Rechnung zu tragen, wird folgende Fassung vorgeschlagen:

Artikel 1 Nr. 3 (§ 2 a Abs. 3 Satz 3)

„Die Abgabenschuldner oder die von ihnen eingesetzten Schiffsführer haben den Behörden der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes alle zur Berechnung und Erhebung der Abgaben erforderlichen Angaben zu machen, die zum Nachweis der Richtigkeit erforderlichen Unterlagen auf Verlangen vorzulegen sowie Prüfungen durch Augenschein zu gestatten."

Artikel 1 Nr. 8 (§ 7 Abs. 1 Nr. 2)

„entgegen § 2 a Abs. 3 Satz 3 die zur Berechnung und Erhebung der Schiffahrtsabgaben erforderlichen Angaben nicht oder nicht richtig macht, die zum Nachweis der Richtigkeit erforderlichen Unterlagen auf Verlangen nicht vorlegt oder Prüfungen durch Augenschein nicht gestattet,".

Zu 8. a) – Artikel 1 Nr. 8 (§ 7 Abs. 1 Nr. 1) –

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates nicht zu.

Mit Bußgeld belegt werden soll das Befahren einer Bundeswasserstraße ohne die erforderliche Erlaubnis. Dabei kommt es nicht darauf an, ob der Schiffsführer Eigentümer oder Ausrüster des Schiffes oder, wie in der Regel, nur Arbeitnehmer des Eigentümers oder Ausrüsters ist. Der vom Bundesrat empfohlene Hinweis auf Satz 1 würde dagegen dazu führen, daß nur der Schiffsführer ordnungswidrig handelt, der selbst Eigentümer ist oder den der Eigentümer angestellt hat, während der Schiffsführer, der Ausrüster

ist oder den der Ausrüster angestellt hat, nicht erfaßt würde.

Zu 8. b) – Artikel 1 Nr. 8 (§ 7 Abs. 1 Nr. 3) –

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu 8. c) – Artikel 1 Nr. 8 (§ 7 Abs. 1 Nr. 5) –

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu 9. – Artikel 1 (Anlage zu § 2 a Abs. 1) –

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates mit der Maßgabe zu, daß die Nummer „1 a" durch die Nummer „2" ersetzt wird. Entsprechend sind die bisherigen Nummern 2 bis 21 in die Nummern 3 bis 22 zu ändern.

Zu 10. – Artikel 3 Nr. 2 und Nr. 5 (§§ 29 und 48) –

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu 11. – Artikel 5 Nr. 2 Buchstabe b (§ 15 Abs. 2) –

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu 12. – Artikel 8 –

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.